**NOTĂ INFORMATIVĂ**

**la proiectul de Lege cu privire la investigația accidentelor şi incidentelor în transporturi**

**1. Temei pentru elaborare.**

Proiectul prezentei Legi vine să realizeze obiectivele stabilite în Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană în perioada 2017-2019, aprobată prin Hotărîrea Guvernului nr. 1472 din 30.12.2016 (*Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 2017, nr. 103-108. art. 271*) cu modificările și completările ulterioare, precum și vine să înfăptuiască unele obiective trasate prin Hotărîrea Guvernului nr. 827 din 28.10.2013 cu privire la aprobarea Strategiei de Transport și Logistică pe anii 2013 – 2022 (*Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 243-247, art. 933*) în pct. 39 căreia, este stipulat în mod expres fondarea unui Organ de investigare a accidentelor și incidentelor în scopul îmbunătățirii siguranței la transporturile de mărfuri și pasageri.

**2. Generalități.**

Existența unei instituții de investigație va permite prevenirea accidentelor și incidentelor în transporturi, iar în cazul producerii lor, să investigheze și să emită recomandări de siguranță.

Prin proiectul dat, în mod special, se propune crearea unui cadru normativ în vederea prevenirii unor accidente şi incidente viitoare, prin introducerea prevederilor care creează fundamentul instituirii Biroului de Investigare a Accidentelor în Transportul Aerian, Feroviar şi Naval și stabilește atribuțiile acesteia de organizare, conducere, coordonare şi executare a activității de investigaţie tehnică privind siguranţa a evenimentelor din transportul feroviar, aerian, naval şi recomandă măsurile necesare pentru prevenirea acestora.

**3. Principalele prevederi ale proiectului.**

Prin proiectul respectiv urmează a fi transpusă parțial în legislația națională din domeniul transportului feroviar unele angajamente asumate în conformitate cu Acordului de Asociere între UE și Republica Moldova (AA) și anume:

Directiva 2004/49/EC din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/EC a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/EC privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară).

Regulamentul (UE) nr. 996/2010 din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 1994/56/CE (Aviaţia civilă).

Directiva nr. 2003/42/a Parlamentului European şi a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor din aviaţia civilă.

Directiva 2009/18/CE A Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

**4. Măsuri instituționale și organizaționale pe care le implică actul elaborat.**

Proiectul prevede instituirea unei instituții noi, pentru implementarea prevederilor stabilite.

**5. Fundamentarea economico-financiară.**

Pe parcursul anilor trecuți nu au fost înregistrate accidente grave la exploatarea transportului aerian, feroviar și naval. Însă, se înregistrează incidente, care aduc pagube materiale operatorilor de transport, precum și infrastructurii, pe care aceștia operează.

Drept exemplu, incidentul de pe tronsonul de cale ferată Răuțel-Glodeni a adus Î.S. “Calea Ferată din Moldova” pagube de circa un milion de lei. Dar la investigarea cauzei incidentelor, organele de anchetă nu puteau să se determine cu referire la responsabilitatea acestora.

Totodată, investigarea incidentelor și accidentelor este îngreunată de refuzul operatorilor de transport cu referire la livrarea informațiilor necesare pentru desfășurarea anchetei. Astfel, nu este posibilă dovedirea vinei responsabilelor de producerea accidentelor și incidentelor, ceea ce generează pierderi financiare, deoarece consecințele acestora urmează a fi lichidate de proprietarii de infrastructură de transport ci nu de făptașii.

**Ministru Chiril GABURICI**